Organisation de l'aviation civile internationale

ATConf/7-WP/172[1]
25/9/26

NOTE DE TRAVAIL

SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF/7)

Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026

Point 4 : Technologies émergentes, nouveaux modèles économiques et autres questions connexes
4.1 : Cadres de réglementation économique des technologies émergentes

MISE EN ŒUVRE PROGRESSIVE DES NOUVELLES TECHNOLOGIES DANS DES PAYS PRÉSENTANT DES NIVEAUX DIFFÉRENTS DE DÉVELOPPEMENT DE L'AVIATION

(Note présentée par la République bolivarienne du Venezuela,
avec le soutien de 17 États membres de la CLAC)[2]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note propose que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) élabore un cadre pour la mise en œuvre progressive des technologies émergentes, permettant à chaque État d'avancer en fonction de son niveau de préparation institutionnelle, technologique et économique. Cette approche engloberait l'intelligence artificielle (IA), la numérisation, la mobilité aérienne avancée (AAM) et d'autres technologies, et serait mise en œuvre en quatre étapes : évaluation des capacités, projets pilotes, intégration réglementaire et opérationnelle, et interopérabilité internationale. La présente note s'oppose à une adoption uniforme qui risquerait d'aggraver le fossé technologique entre les États présentant des niveaux de développement aéronautique différents. La République bolivarienne du Venezuela propose que ce cadre intègre les principes de neutralité technologique, de protection des données, de cybersécurité, de transparence, de contrôle humain, de concurrence loyale et d'égalité des chances. Un tel cadre favoriserait également la coopération technique, la formation spécialisée, le partage d'expériences au niveau régional et l'aide aux pays en développement. L'objectif est que la transformation technologique du transport aérien se déroule de manière progressive, coordonnée et inclusive, conformément au principe de l'OACI « Aucun pays laissé de côté ».

Suite à donner : La Conférence est invitée à :
a) constater que les différences entre les États en matière de capacités institutionnelles, d'infrastructures numériques, de ressources humaines et d'accès au financement doivent être prises en compte lors de l'élaboration des politiques économiques visant à intégrer les technologies émergentes ;
b) recommander à l'OACI d'élaborer des lignes directrices pour la mise en œuvre progressive des technologies émergentes, en fonction du niveau de préparation et des capacités de chaque pays ;
c) promouvoir des mécanismes de coopération technique, de formation, de transfert de connaissances et de projets pilotes, en particulier en faveur des pays en développement ;

[1] Version espagnole fournie par la République bolivarienne du Venezuela.
[2] Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, Équateur, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay et Uruguay.

d) encourager le partage, au niveau régional, d'expériences et de bonnes pratiques en matière d'IA, de transformation numérique et d'autres technologies émergentes ; e) demander que les futures politiques de l'OACI relatives à ces technologies préservent l'interopérabilité internationale, la concurrence loyale et l'égalité des chances entre les États.	
Objectifs stratégiques :	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques *Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous, Chaque vol est sûr et sécurisé*, *L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous* et *Aucun pays laissé de côté*.
Incidences financières :	Recours aux mécanismes de coopération technique existants, aux programmes régionaux, aux projets pilotes et aux partenariats avec les États, le secteur privé, les établissements universitaires et les organisations internationales.
Références :	Résolution A42-26 de l'Assemblée – *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien* OACI, Plan stratégique 2026-2050

1. INTRODUCTION

1.1 La transformation numérique modifie progressivement la prestation, la gestion et la réglementation des services de transport aérien. L'intelligence artificielle (IA), les systèmes automatisés d'analyse des données, la mobilité aérienne avancée (AAM) et d'autres avancées technologiques offrent de nouvelles possibilités d'améliorer la planification, l'efficacité, la connectivité du transport aérien et l'expérience des usagers.

1.2 Le point 4.1 de l'ATConf/7 reconnaît expressément que l'AAM, l'IA, le transport spatial suborbital et commercial ainsi que la transformation numérique sont en train de redéfinir le secteur de l'aviation, ce qui suscite un débat sur la manière dont ces aspects peuvent être intégrés dans les cadres réglementaires économiques existants.

1.3 Le projet de déclaration ministérielle reconnaît également le potentiel des technologies émergentes et souligne que leur intégration dans les cadres économiques existants nécessite des réponses coordonnées au niveau mondial.

1.4 La République bolivarienne du Venezuela estime que, dans le cadre d'une coordination mondiale, il convient de se rendre compte que les États se trouvent à des stades différents de préparation technologique et institutionnelle. Une approche uniforme et assortie d'un calendrier précis pour tous risquerait d'aggraver les disparités existantes et d'empêcher certains États de participer pleinement à la transformation du transport aérien.

2. ANALYSE

2.1 L'adoption des technologies émergentes dépend de facteurs qui varient considérablement d'un État à l'autre, notamment des infrastructures numériques et de la connectivité, de la disponibilité et de la qualité des données aéronautiques, des capacités institutionnelles et réglementaires, de la disponibilité de personnel spécialisé, de l'accès aux technologies et aux fournisseurs, de la capacité financière des pouvoirs publics et des acteurs du secteur, de la numérisation des aéroports, des entreprises de transport aérien et des fournisseurs de services, ainsi que des caractéristiques et de la taille du marché national du transport aérien.

2.2 Ces différences ne devraient pas constituer un obstacle à la participation des États à la transformation technologique de l'aviation. L'objectif devrait consister à établir des principes internationaux communs permettant de progresser vers la mise en place de systèmes interopérables, tout en conservant une souplesse suffisante pour que chaque État puisse déterminer le rythme et l'ordre de mise en œuvre en fonction de sa situation nationale.

2.3 Cette approche s'inscrit dans l'objectif de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), selon lequel aucun pays ne doit être laissé de côté et contribuerait à éviter un fossé technologique susceptible de nuire à la connectivité et à la compétitivité de certains marchés.

2.4 La République bolivarienne du Venezuela propose que l'OACI envisage d'élaborer un cadre pour la mise en œuvre progressive des technologies émergentes, à titre d'orientation facultative pour les États. Ce cadre n'instaurerait pas de classification internationale des États ni de délais contraignants. Son objectif serait de fournir une méthodologie d'autoévaluation et de planification permettant de déterminer les capacités, les besoins et les priorités au niveau national.

2.5 Ce cadre pourrait s'articuler en quatre phases :

a) **Phase 1. Préparation institutionnelle et technologique** : une feuille de route nationale pourrait être établie afin d'éviter des investissements inutiles qui ne répondraient pas aux besoins définis. L'État devrait procéder à une évaluation initiale de son infrastructure numérique existante, de la qualité et de la disponibilité des données, de la législation et de la réglementation applicables, de ses capacités techniques et réglementaires, de ses besoins en matière de formation, des risques de cybersécurité et de la protection des informations, et des technologies prioritaires en fonction des besoins nationaux.

b) **Phase 2. Projets pilotes et environnements contrôlés** : des projets pilotes permettraient d'évaluer les avantages, les coûts, les besoins réglementaires, les exigences technologiques et les risques avant de passer à une mise en œuvre à plus grande échelle. Les États pourraient mettre en place des projets pilotes avant de déployer de nouvelles technologies.

c) **Phase 3. Intégration opérationnelle et réglementaire** : une fois les résultats des projets pilotes évalués, les États pourraient intégrer progressivement les technologies retenues dans leurs systèmes nationaux. À ce stade, il convient de prendre en compte des principes généraux tels que la transparence, la responsabilité institutionnelle, un contrôle humain adéquat, la protection des données et la gouvernance, ainsi que la cybersécurité.

d) **Phase 4. Interopérabilité et coopération internationale** : les systèmes nationaux pourraient être intégrés à l'écosystème aéronautique international. L'interopérabilité devrait en constituer un principe fondamental. L'existence de différents prestataires, plateformes et niveaux technologiques ne devrait pas créer d'obstacles inutiles à l'exploitation internationale.

2.6 L'OACI jouerait un rôle important dans la promotion de principes et de lignes directrices communs visant à faciliter cette interopérabilité.

2.7 L'adoption progressive des technologies émergentes nécessite une coopération renforcée entre les États. Il importe d'envisager la mise en place de programmes régionaux visant à partager, dans la mesure du possible, les expériences en matière de réglementation, les projets pilotes, les logiciels et les outils, les méthodologies d'évaluation, les résultats des projets technologiques et les bonnes pratiques.

2.8 Les bureaux régionaux de l'OACI et les organisations régionales de l'aviation civile pourraient agir comme mécanismes de coordination pour recenser les besoins communs et mettre en place des projets de coopération. Les universités, les centres de recherche, les entreprises et les fournisseurs de technologies devraient également être encouragés à participer, les États conservant la responsabilité des politiques publiques et des décisions réglementaires.

2.9 Les efforts de coopération devraient se concentrer en particulier sur la formation d'experts nationaux. Le recours continu à des prestataires externes limiterait les capacités institutionnelles des autorités et pourrait entraver les processus de transformation numérique.

3. CONCLUSION

3.1 L'IA et les technologies émergentes devraient contribuer au développement de l'aviation internationale, et non créer de nouvelles inégalités entre les États. Les futures orientations internationales devraient être fondées sur les principes suivants :

a) une mise en œuvre progressive, en fonction du contexte national ;
b) une neutralité technologique qui ne favorise aucun fournisseur ni aucune solution en particulier ;
c) l'interopérabilité des systèmes ;
d) le renforcement des capacités nationales ;
e) la protection des données et la cybersécurité ;
f) la transparence dans les processus automatisés ;
g) la supervision humaine et la responsabilité institutionnelle
h) la concurrence loyale et l'égalité des chances ;
i) la coopération technique et le transfert de connaissances ;
j) une attention particulière aux besoins des pays en développement.

3.2 Ces principes permettraient de concilier innovation et stabilité réglementaire, facilitant ainsi la transition des États vers la transformation technologique sans compromettre leur capacité à exercer correctement leurs responsabilités en matière de réglementation.

— FIN —